Pacific Pilotage Authority
Annual Report 2003

Canada

Front Cover Photo: Dave Roels.

Members of the Authority from left to right, Mrs. Lorraine Cunningham, Mr. R. G. Barlow, Mr. Kim T. Christensen, Mrs. H. Anne Lippert, Mr. Maurice Fellis (Chairman), Captain A. A. Flotre, Captain J.J. Davies, Mr. D. B. McLennan (President and C.E.O.)

Management of the Authority from left to right, Michael McGuire, Diane Street, Kevin Obermeyer, Dennis McLennan, Bruce Chadwick, Pat Van Den Bosch, David Avey

104-04815/

Members of the Authority

*Chairman**
MR. MAURICE FELLIS

*Member**
MR. R.G. BARLOW
President & C.E.O.
Colley West Shipping Ltd.

Member
MR. KIM T. CHRISTENSEN

*Member**
MRS. LORRAINE CUNNINGHAM
President
Cunningham Group

Member
CAPTAIN J.J. DAVIES
Marine Pilot

Member
CAPTAIN A. A. FLOTRE
Marine Pilot

*Member**
MRS. H. ANNE LIPPERT
Vice President
Lippert Investments Ltd.

Officers

President & C.E.O.
MR. D.B. McLENNAN

Controller
MR. B.D. CHADWICK

Vice President, Marine Operations
CAPTAIN K.G. OBERMEYER

** Denotes member of Audit Committee*

OFFICES

Head Office

1000 - 1130 West Pender Street
Vancouver, British Columbia
V6E 4A4

TELEPHONE: (604) 666-6771
FAX: (604) 666-6093 Dispatch
FAX: (604) 666-1647 Administration
Email: admins@ppa.gc.ca

Dispatch Offices

1000 - 1130 West Pender Street
Vancouver, British Columbia
V6E 4A4

211 Dallas Road
Victoria, British Columbia
V8V 1A1

Web Site

www.ppa.gc.ca

Pilot Boarding Stations

Sandheads, off STEVESTON

Brotchie Ledge, off VICTORIA

Cape Beale, off PORT ALBERNI

Triple Island, off PRINCE RUPERT

The Authority's corporate objectives are:

1 To provide **safe, reliable and efficient marine pilotage** and related services in the Coastal waters of British Columbia including the Fraser River.

2 To provide the services within a commercially-oriented framework directed toward maintaining **financial self-sufficiency** through tariffs which are fair and reasonable.

3 To promote the effective utilization of the Authority's facilities, equipment and expertise through the productive application of these resources in the interest of safe navigation.

4 To be responsive to the Government's environmental, social and economic policies.

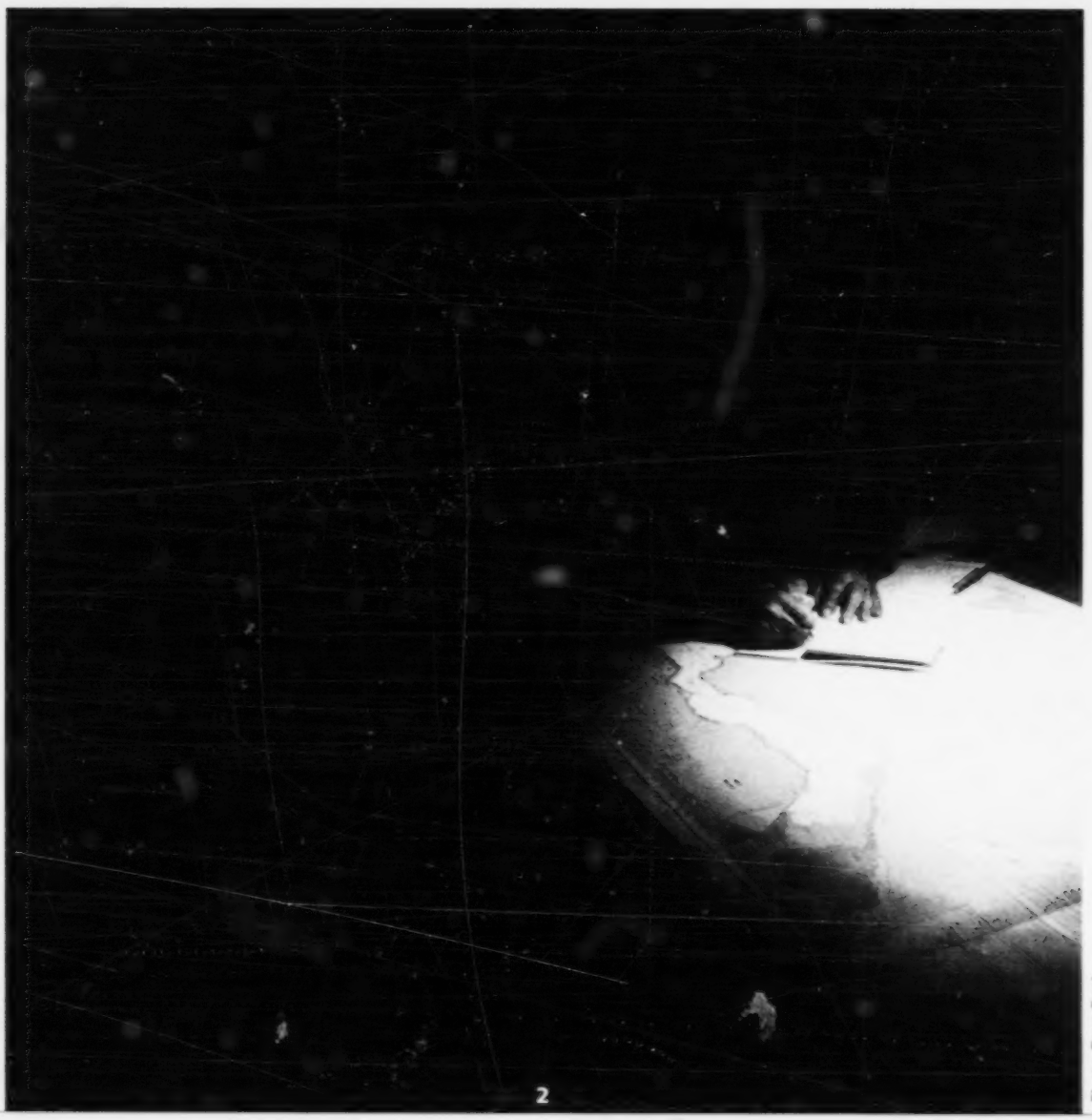


Photo: Dave Roels

The Authority's corporate values are:

1 **Honesty/Integrity** - We will ensure honesty and integrity in everything that we do. We share responsibility for being effective, accountable and acting appropriately. We consider the outcome of decisions for all those affected before we implement change. We act with visible integrity and openness, and support each other in these actions.

2 **Positive Stakeholder Relations** - We will work hard to maintain positive relations with all stakeholders including the shipping industry, the pilots and their respective organizations, our employees, the communities in which we operate and all other related individuals and organizations.

3 **Service Quality** - We strive for excellence in all our activities. We continuously learn, develop and improve. We take pride in our work and in the services we provide to our clients and partners.

4 **Accountability/Responsibility** - We are accountable, as individuals, team members and as an organization for our actions and our decisions. We make effective and efficient use of the resources provided to us. We adhere to our policies and procedures, our Mission and Objectives, and to the Regulations governing us. When our commitment to innovation is at odds with existing procedures, we will work within the system to achieve positive change and improvement.

5 **Adaptability and Innovation** - We value innovation and creativity. We encourage and support originality and diversity of thought. As individuals and as teams, working with our internal and external partners, we welcome new ideas and methods to enhance our service and the use of our resources.

Photo: Dave Roels

February 23, 2004

Honourable Tony Valeri, P.C., M.P.
Minister of Transport
29th Floor
Tower C, Place de Ville
Ottawa, Ontario
K1A 0N5

Dear Sir:

The fiscal year ending December 31, 2003 was marked by positive change in a number of financial, operational, management and governance areas. Consequently, I am pleased to provide you with our Annual Report and to highlight some of the successes of the past year.

The demand for "safe, reliable and efficient marine pilotage" continued to recover along with the global economy. After a two-year decline, the total number of pilotage assignments in Coastal and Fraser River waters increased by 2.3% in 2003 to 12,952. The excellent safety record was also maintained during this period with 99.87% incident free assignments. This safety record reflects the results of rigorous recruitment and licensing processes, a continuous training program for all pilots and the adoption of new techniques such as Bridge Resource Management.

The Authority continues to be financially self-sufficient. Revenue during the period rose by 7.8% to $43.7 million. The increased revenues, along with an aggressive efficiency program, resulted in a $1.7 million surplus for the year. A portion of the funds ($634,000) is designated for pilot launch replacement. The balance will serve to further strengthen the corporation's balance sheet after experiencing operating losses in 2000 and 2001.

A major event in the past year was the launch of the *Pacific Pathfinder* – a new 22 meter long pilot boat with a water jet propulsion system and state of the art safety features specifically designed for west coast pilotage. The *Pacific Pathfinder* was commissioned in May 2003 and put into service at Prince Rupert in time for the cruise ship season.

Another significant accomplishment was the settlement of key service agreements. Of particular importance was a four-year contract with the British Columbia Coast Pilots Ltd. This agreement, covering almost 90% of our pilotage assignments, provides a stable operating environment and a base for future planning and development.

Throughout 2003, the Board of Directors and management of the Authority were proactive in strengthening the policies and practices that guide our operations. We completed the development of an Emergency Plan, initiated a risk self-assessment process, enhanced our client and marine industry relations' activities and updated our Ethics and Conflict of Interest policies.

Corporate governance has also been strengthened. All Directors have participated in formal governance training. Also, they have developed a Director Skills Inventory and conducted the first annual Board Self-Assessment. These, and other related activities, ensure that the Board will continue to play a central role in guiding the Authority.

The Authority received the results of a Special Examination during the year. This examination, required by the Financial Administration Act, is conducted at least once every five years by the Office of the Auditor General of Canada. The report noted that the auditors "did not find any significant deficiencies in the systems and practices."

In closing, I would like to once again thank the Chairman, the Board of Directors, the management and employees of the Authority for their continued dedication and contribution to our success over the past year.

Sincerely,

Dennis B. McLennan

President and Chief Executive Officer

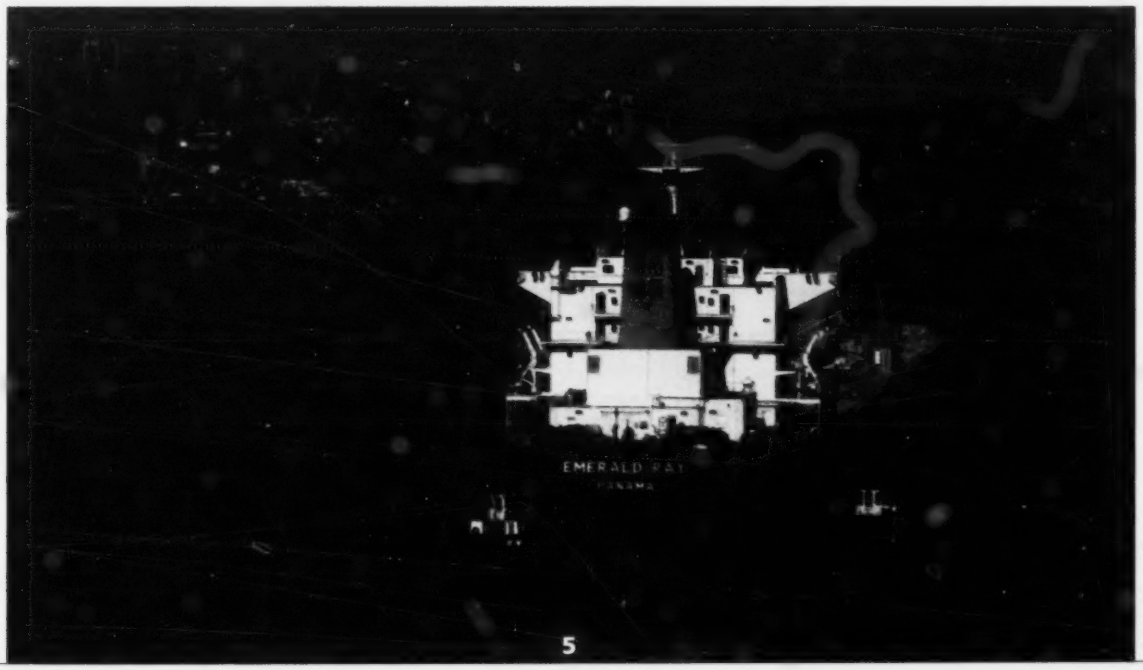


Photo: Dave Roels

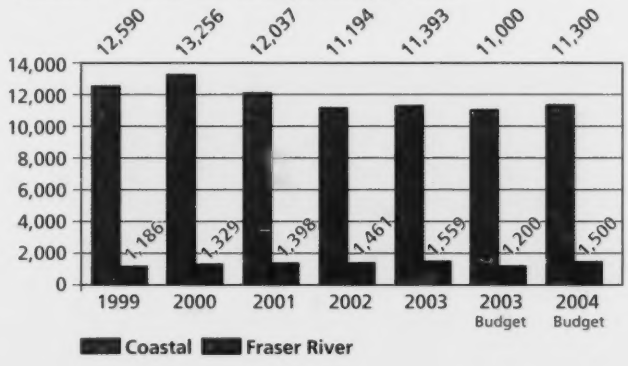
Traffic

The year of 2003 ended two consecutive years of declining traffic with coastal assignments increasing by two percent over the prior year, going from 11,194 in 2002 to 11,393 in 2003. When comparing actual results to budgeted coastal traffic the year of 2003 surpassed the budget by 393 assignments, primarily due to increased grain and commodity shipments through the Port of Vancouver. Fraser River assignments also surpassed the 2003 budget due to increased container and car ship calls into the river. The 2004 budget shown in Exhibit 1 is based upon the current traffic trends along with commodity tonnage estimates for the upcoming year.

The Authority categorizes its assignments into four key areas:

- Port of Vancouver
- Vancouver Island
- Northern
- Fraser River

Exhibit 1 – Annual Pilotage Assignments



The Port of Vancouver, which includes Roberts Bank and Deltaport, is the largest traffic centre representing sixty-six percent (2002 percentage is sixty-five) of all coastal assignments performed by the Authority. Total tonnage shipped through this port during 2003 increased by six percent over the prior year. Included in the tonnage gains were grain shipments which increased by twenty-two percent resulting in 120 more pilotage assignments. Other commodity sectors, including coal, potash, sulphur, forest products and containers, all recorded increases resulting in additional pilotage assignments during the year of 2003 when compared to the prior year. The exception during 2003 was the cruise sector, with both revenue passengers and total sailings posting its first decline in twenty-one years. This decline is related to a number of factors, including the loss of 3 and 4 night Pacific Northwest cruises, the impact of world events on travel and tourism and the Port of Seattle's opening of new cruise facilities.

Vancouver Island assignments accounted for ten percent (2002 percentage is nine) of the Authority's coastal pilotage assignments during 2003. Island assignments are traditionally linked to the Forest Industry so there has been little in the way of growth over the last few years. In fact, certain Island ports have experienced

permanent mill closures, such as Gold River and Tahsis while other mills, such as Port Alberni and Harmac (Nanaimo) have continued to operate, albeit at reduced volumes. On the positive side, cruise ship calls into Ogden Point (Victoria) continued to increase during 2003 mainly due to the Port of Seattle's ability to expand market share.

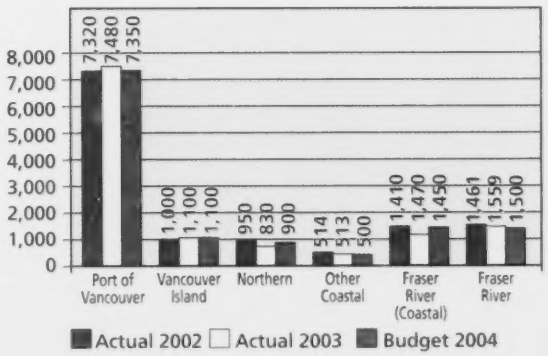
The Northern area which includes Prince Rupert, Kitimat and Stewart, accounted for seven percent (2002 percentage is eight) of all coastal assignments during 2003. During 2003, Rupert assignments decreased by 120, the result of declining grain shipments. The changing cruise ships traffic patterns have benefited Prince Rupert in the past with some cruise ship calls during 2002 and 2003. This trend is expected to continue as a new cruise terminal is expected to be ready for the 2004 cruise season. Kitimat traffic decreased slightly during 2003 to 440 annual assignments while Stewart increased slightly to 90 assignments.

During 2003 the Fraser River surpassed the previous year's traffic record. Since the river requires the services of both a coastal and a river pilot this traffic accounted for 1,470 assignments representing thirteen percent of the Authority's total coastal traffic. In addition, nine employee pilots performed 1,559 assignments within this area setting another traffic record. These traffic levels are reflective of the increased calls by container and car ships utilizing the river facilities.

The Authority conducts an annual forecasting exercise where traffic is broken down not only by area, but by port and terminal as well. This allows the Authority to project traffic trends by commodity and sector after talking to customers, ports and terminal operators. On a quarterly basis the forecast is revised, noting any developing trends that will have a significant impact on the annual pilotage assignments. This information is shared with Industry and Pilots, at their request.

Exhibit 2 includes the 2004 assignments budgeted by area. Coastal traffic assignments for 2004 are budgeted at 11,300 which are comparable to the 11,393 actual assignments of 2003. Fraser River assignments are budgeted at 1,500 for 2004 which is comparable to the 1,559 actual assignments of 2003.

Exhibit 2 – Annual Assignments by Area



Financial Results

Annual revenues for 2003 totaled $43.76 million resulting in a surplus of $1.71 million. Included in the revenue for the year was $634,000 of launch replacement fees. This fee is generated by an $80.00 charge per boarding that is intended to finance the launch construction program. The launch replacement fee was mutually agreed upon with Industry and will remain in place until the launch construction program has been completed. Cumulatively, the Authority has collected $1.49 million through this fee from its inception on May 1, 2001.

During the year of 2003, the Authority implemented the second stage of its two year tariff application and adjusted tariff rates by 4.5% on January 1, 2003.

Exhibit 3 – Annual Revenues (000's)

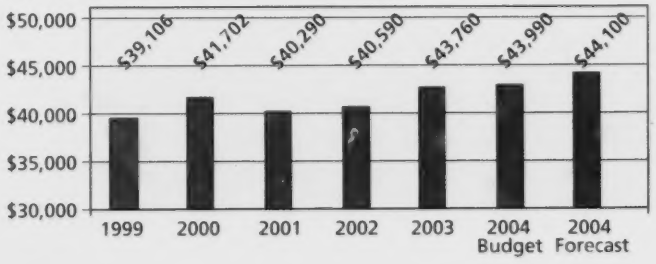


Exhibit 4 compares Actual 2003 to Budgeted 2003 financial results by revenue and expense categories. As a reader can note, all revenue categories exceeded budget primarily due to higher than expected annual pilotage assignments detailed in the traffic analysis. In the case of coastal pilotage, the Authority pays the British Columbia Coast Pilots Ltd. (BCCP) for each assignment performed so a corresponding increase in Contract Pilots' Fees is to be expected. River pilotage revenue exceeded budget by $674,000 as the budget was based upon 1,200 assignments compared to actual assignments of 1,559. Along with this revenue increase came higher than budgeted Employee Pilots' salaries. Included in these costs is the additional cost of a ninth pilot, pension plan contributions for a prior service period and a high volume allowance based upon the average pilot count. Pilot training expenses ended the year below budget due to the fact BCCP apprentice pilots were not started during 2003. It should be noted that four apprentice pilots started during February 2004.

Exhibit 4

Revenue Categories (000's)	Actual 2003	Budget 2003	Variance to Budget	Budget 2004	Forecast 2004
Coastal Pilotage	$ 30,566	$ 28,960	$ 1,606	$ 29,940	$ 30,160
River Pilotage	2,594	1,920	674	2,520	2,510
Travel	4,781	4,700	81	5,150	5,180
Launch	5,073	4,610	463	5,560	5,420
Launch replacement fee	634	600	34	770	760
Other income	112	50	62	50	70
Total Revenues	**$ 43,760**	**$ 40,840**	**$ 2,920**	**$ 43,990**	**$ 44,100**
Expense Categories (000's)					
Contract Pilots' Fees	$ 26,130	$ 25,035	($ 1,095)	$ 26,530	$ 28,200
Pilot launch costs	5,162	5,015	(147)	4,940	4,950
Pilot transportation and travel	4,605	4,580	(25)	4,610	4,590
Employee Pilots' salaries and benefits	2,406	1,700	(706)	2,355	2,340
Staff salaries and benefits	2,222	2,275	53	2,340	2,310
Other expenses	1,123	1,365	242	1,390	1,370
Pilot training	399	760	361	750	640
Total Expenses	**$ 42,047**	**$ 40,730**	**($ 1,317)**	**$ 42,915**	**$ 44,400**
Net Surplus (Deficit)	**$ 1,713**	**$ 110**	**$ 1,603**	**$ 1,075**	**($ 300)**

The Authority has filed a tariff revision for 2004 which will adjust rates by 2.0% overall. This revision will also adjust two other specific charges to end potential cross subsidization of operations. The Authority remains committed to reviewing its revenue and cost structures on an ongoing basis to ensure all possible efficiencies are in place.

The 2004 budget shows a surplus of $1,075,000 for the year based upon 11,300 coastal and 1,500 river assignments. A higher than expected BCCP service agreement settlement and late implementation of the 2004 tariff adjustment has resulted in the Authority forecasting a small deficit of $300,000 for the year of 2004. Both of these events occurred after the 2004 budget was finalized and are presented to enhance financial reporting.

Exhibit 5 – Expense Categories 2003 (000's)

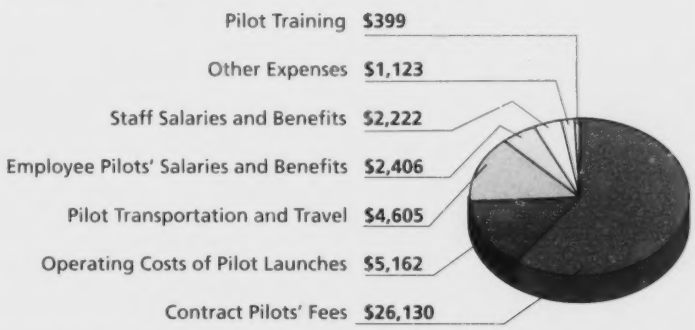
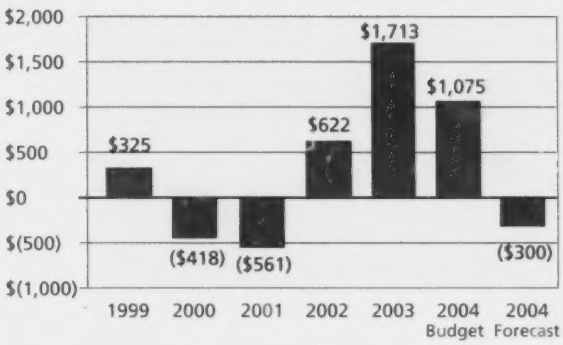


Exhibit 5 shows the Authority's major expense categories for 2003.

Exhibit 6 shows the annual surplus and deficits by year along with the 2004 Budget and Forecast. As the reader can note, these outcomes usually represent one to two percent of annual revenues each year. The Authority's strategy has been to budget and propose tariff adjustments that will maintain small surpluses per year. The downside to annual surpluses in this range is that the Authority is susceptible to major traffic swings and other unforeseen costs beyond their control. As a reminder, since inception in 1972 the Authority has been financially self-sufficient and has structured its finances in order to maintain this position.

Exhibit 6 – Annual Surplus (Deficit) in 000's



Operational Accomplishments during the Year

- One Fraser River apprentice was licenced during 2003 increasing this workforce to nine Pilots.
- The Pacific Pathfinder entered service on May 9, 2003 at Triple Island. Once all escrow funds are received the final launch construction cost is forecast to be $20,000 below budget.
- The Authority's management team continued the agency visitation program during 2003, meeting with fifteen agencies.
- The seasonal boarding station at Pine Island was continued for the seventh season with 307 (286 during 2002) vessels serviced at this station during the year.
- Senior pilot training continued at Port Revel, France, with sixteen pilots receiving manned model instruction. In addition, four pilots received simulator training at Star Centre, Florida. The intent of this program is to ensure all pilots receive either manned model or simulator training at least once, every five years. The Authority is currently reviewing the need for Integrated Bridge Systems (IBS) training for pilots and will be reporting on this in future years.
- A four year service agreement, expiring December 31, 2007, with the British Columbia Coast Pilots Ltd. was negotiated during the year.

Incident Reporting

The Authority categorizes incident and accident reporting into three types of investigations. An incident or accident will not be classified until sufficient facts are available to assess the potential for safety improvements and may require on site evaluation or interviews.

Class"A" Investigations

Defines an investigation that has a high probability of improving navigation safety, in that, there is a significant potential for reducing the risk to persons, vessels or the environment.

Class "B" Investigations

Defines an investigation that has a medium probability of improving navigation safety, in that, there is a moderate potential for reducing the risk to persons, vessels or the environment.

Class "C" Investigations

Defines an investigation that has a low probability of improving navigation safety, in that, there is a limited potential for reducing the risk to persons, vessels or the environment.

Exhibit 7 shows the actual number of incidents the Authority has recorded over the last five years.

Exhibit 7

Year	Incident Free Assignments	Incidents	Class A	Class B	Class C
1999	99.891%	15	0	2	13
2000	99.897%	15	0	1	14
2001	99.926%	10	0	0	10
2002	99.921%	10	0	0	10
2003	99.869%	17	0	4	13

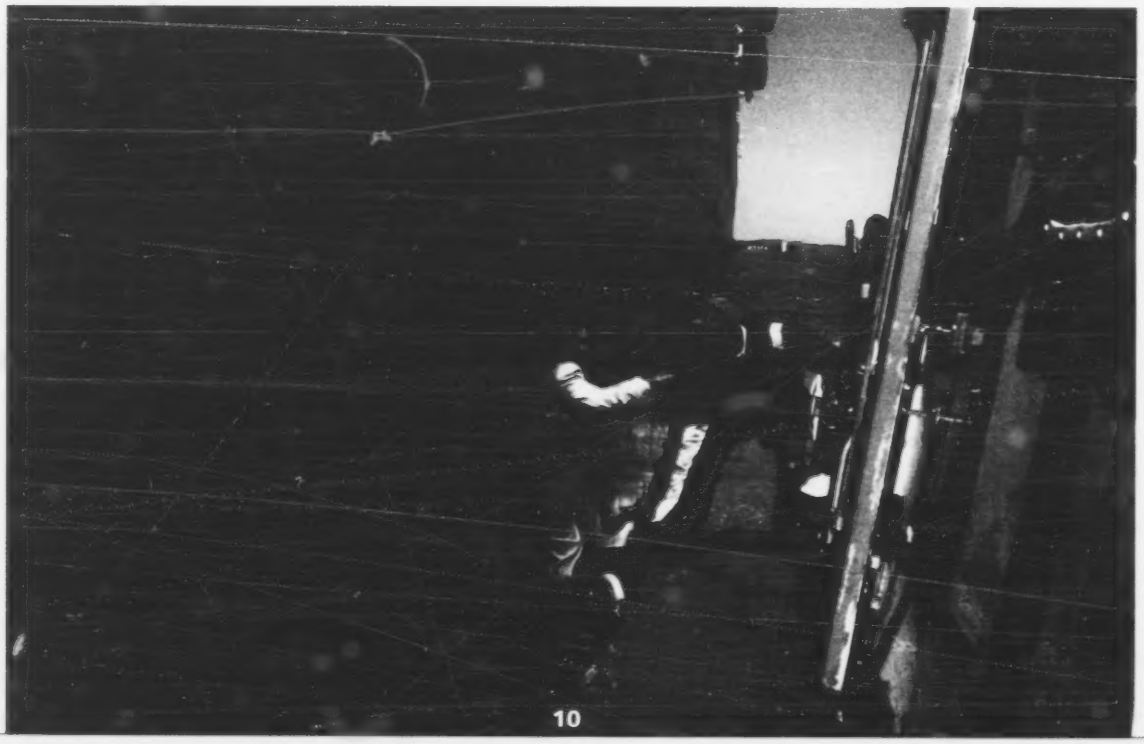


Photo: Dave Roels

Ministerial Review of Outstanding Pilotage Issues

Panel Recommendation #8

Pacific Pilotage Authority to report on the pool of qualified pilot candidates in their annual reports.

- At December 31, 2003 there were nine candidates on the eligibility list who have passed the pilots exam and are waiting to commence the apprenticeship program.
- In addition, there were twenty-eight applications for the coast pilot's exam that took place in February 2003.
- There are ten candidates on the two-year familiarization program with an additional twenty who have completed the required trips.
- Based upon an average attrition rate of five pilots per annum the Authority presently has a ten year supply of candidates.
- Status - reported annually.

Panel Recommendation #9

Development and implementation of a system for the regular assessment of pilots' competence and quality of service.

- In order to evaluate the present pilot currency in each area a complete audit of all licenced pilots was conducted during May 2002 with the next audit scheduled to take place in May 2004.
- A comprehensive training program has been approved with all pilots being trained on a full mission bridge simulator over the next five years, and in addition sixteen pilots per year will attend an intensive ship handling course.
- Status - ongoing.

Panel Recommendation #16

The Authority in partnership with pilots and interested parties, examine all aspects of its operations on an ongoing basis, and report the specific steps that have been taken to achieve the goal of improved efficiencies and further cost reductions.

- As in 2002, the seasonal launch crew in Prince Rupert was not taken on to full time status during 2003 due to the reduced traffic volume through the Triple Island pilot station.
- A fuel usage study was undertaken with a limitation placed on engine revolutions in order to reduce fuel consumption.
- The Prince Rupert Station complement has been reduced by one staff member.
- Status – reported annually.

Panel Recommendation #18

Calls for regular consultations with interested parties on financial, operational and planning issues that affect such parties.

- The Authority continued its policy of a pro-active stance with regard to meeting with interested parties during 2003.
- The Authority's management team continued the agency visitation program during 2003, meeting with fifteen agencies.
- As an associate member of the Chamber of Shipping of British Columbia (CSBC) the Authority continues to attend the monthly Navigation and Pilotage committee meetings and resolve issues as they arise.
- The Authority presented a tariff adjustment to the CSBC during 2003 and received their letter of support which was filed in support of the application.
- In addition, the Authority meets with representatives of the CSBC to discuss financial and other related issues on a quarterly basis.
- The Authority continues as an active member of Western Transportation Advisory Council (WESTAC) and the Northwest Corridor Development Corporation (NCDC).
- The Board of the Authority continues to visit and meet regularly with the major ports that the Authority services.
- Status – reported annually.

Photo: Dave Roels

STATEMENT OF MANAGEMENT RESPONSIBILITY

These financial statements have been prepared by the Authority's management in accordance with Canadian generally accepted accounting principles, using management's best estimates and judgements, where appropriate. The Authority's management is responsible for the integrity and objectivity of the information in the financial statements and annual report.

Management maintains a system of internal control designed to provide reasonable assurance that assets are safeguarded and controlled, transactions comply with relevant authorities and accounting systems provide relevant and reliable financial information.

The Board of Directors of the Authority is responsible for ensuring that management fulfills its responsibilities for financial reporting and internal control. The Board exercises this responsibility through an Audit Committee, which meets regularly with management and the auditor. The financial statements and annual report are reviewed and approved by the Board of Directors on the recommendation of the Audit Committee.

The independent auditor, the Auditor General of Canada, is responsible for auditing the transactions and financial statements of the Authority and for issuing her report thereon.

D.B. McLennan
President and Chief Executive Officer
January 30, 2004

B.D. Chadwick
Controller

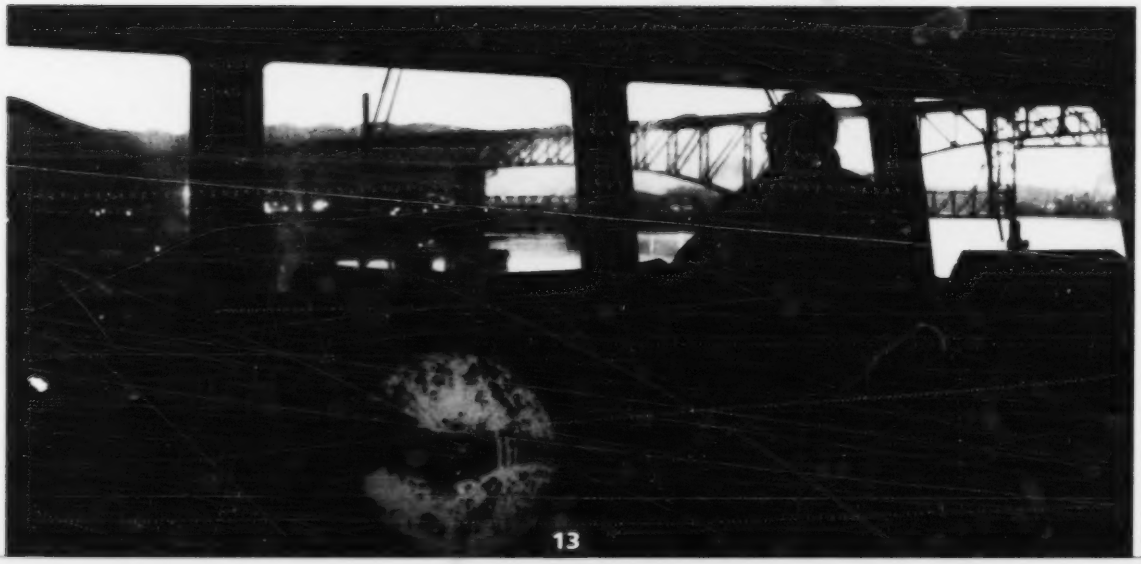


Photo: Dave Roels

Auditor General of Canada
Vérificatrice générale du Canada

To the Minister of Transport

I have audited the balance sheet of the Pacific Pilotage Authority as at December 31, 2003 and the statements of operations and retained earnings and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Authority's management. My responsibility is to express an opinion on these financial statements based on my audit.

I conducted my audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that I plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In my opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Authority as at December 31, 2003 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. As required by the *Financial Administration Act*, I report that, in my opinion, these principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the Authority that have come to my notice during my audit of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the *Financial Administration Act* and regulations, the *Pilotage Act* and regulations and the by-laws of the Authority.

Roger Simpson, FCA
Principal
for the Auditor General of Canada

Edmonton, Canada
January 30, 2004

Balance Sheet

as at December 31

(in thousands of dollars)

ASSETS	2003	2002
Current		
Cash	**$ 3,103**	$ 2,172
Accounts receivable	**3,597**	3,465
Prepaid expenses	**67**	38
	6,767	5,675
Long-term		
Long-term investments (Note 4)	**1,271**	726
Capital assets (Note 5)	**3,614**	3,548
	4,885	4,274
	$ 11,652	$ 9,949
LIABILITIES		
Current		
Accounts payable and accrued liabilities	**$ 4,368**	$ 3,702
Current portion of bank loans (Note 6)	**253**	339
	4,621	4,041
Long-term		
Bank loans (Note 6)	**338**	983
Employee severance benefits (Note 8)	**996**	941
	5,955	5,965
Commitments (Note 10)		
EQUITY OF CANADA		
Contributed capital	**806**	806
Retained earnings	**4,891**	3,178
	5,697	3,984
	$ 11,652	$ 9,949

The accompanying notes are an integral part of these financial statements.

Approved by the Authority:

Chairman: *Member:*

Statement of Operations and Retained Earnings

for the year ended December 31

(in thousands of dollars)

	2003	2002
Revenues		
Pilotage charges	**$ 43,648**	$ 40,512
Interest and other income	**112**	78
	43,760	40,590
Expenses		
Contract pilots' fees	**26,130**	24,940
Operating costs of pilot boats	**5,162**	4,714
Transportation and travel	**4,605**	4,495
Pilots' salaries and benefits	**2,406**	2,051
Staff salaries and benefits	**2,222**	2,264
Pilots' training	**399**	552
Professional and special services	**362**	259
Rentals	**166**	168
Amortization	**158**	102
Utilities, materials and supplies	**148**	170
Computer services	**110**	94
Communications	**78**	66
Interest expense	**51**	47
Repairs and maintenance	**50**	46
	42,047	39,968
Net surplus for the year	**1,713**	622
Retained earnings, beginning of year	**3,178**	2,556
Retained earnings, end of year	**$ 4,891**	$ 3,178

The accompanying notes are an integral part of these financial statements.

Statement of Cash Flows

for the year ended December 31

(in thousands of dollars)

	2003	2002
Operating activities		
Net surplus for the year	**$ 1,713**	$ 622
Items not affecting cash:		
Amortization of capital assets	**158**	102
Employee severance benefits	**55**	(10)
Net change in working capital balances excluding cash	**505**	(71)
Cash provided by operating activities	**2,431**	643
Investing activities		
Acquisition of capital assets	**(224)**	(2,013)
Purchase of investments	**(1,681)**	(1,449)
Proceeds on disposal of investments	**1,136**	1,900
Cash (used in) investing activities	**(769)**	(1,562)
Financing activities		
Bank loans	**–**	1,500
Repayment of bank loans	**(731)**	(178)
Cash (used in) provided by financing activities	**(731)**	1,322
Increase in cash	**931**	403
Cash, beginning of year	**2,172**	1,769
Cash, end of year	**$ 3,103**	$ 2,172
Supplementary disclosure		
Interest paid	**$ 51**	$ 47

The accompanying notes are an integral part of these financial statements.

Notes to Financial Statements

December 31, 2003

1. Authority and objectives

The Pacific Pilotage Authority was established in 1972 pursuant to the *Pilotage Act*. The objectives of the Authority are to establish, operate, maintain and administer a safe and efficient pilotage service within designated Canadian waters. The Act further provides that the tariffs of pilotage charges shall be fair and reasonable and consistent with providing a revenue, together with any revenue from other sources, sufficient to permit the Authority to operate on a self-sustaining financial basis.

Coastal pilotage services are provided by the British Columbia Coast Pilots Ltd. under an agreement for services. Pilotage services on the Fraser River are provided by employee pilots.

The Authority is a Crown corporation named in Part I of Schedule III to the *Financial Administration Act* and is not subject to any income taxes.

2. Significant accounting policies

Amortization

Amortization of capital assets is calculated on a straight-line basis and is based on the estimated useful lives of the assets as follows:

Buildings		20 years
Pilot boats		25 years
Equipment	- communication and other	10 years
	- computers	3 years
Leasehold improvements		10 years

Employee severance benefits

Employees are entitled to specified severance benefits as provided for under labour contracts and conditions of employment. The liability for these payments is estimated and recorded in the accounts as the benefits accrue to the employees.

Contributed capital

Amounts representing the values assigned to capital assets transferred from Canada in 1972 and the cost of property and equipment financed from previous parliamentary appropriations are shown as contributed capital.

Pension plan

All employees participate in the Public Service Superannuation Plan administered by the Government of Canada. The Authority's contribution to the plan reflects the full cost of the employer contributions. This amount is currently based on a multiple of the employee's required contributions, and may change from time to time depending on the experience of the Plan. These contributions represent the total pension obligations of the Authority and are charged to operations on a current basis. The Authority is not currently required to make contributions with respect to actuarial deficiencies of the Public Service Superannuation Account.

Investments

The objective of the Authority's long-term investment policy is to maximize the investment rate of return in a Government of Canada bond portfolio.

The carrying value of the investments, consisting of bonds, is cost, net of amortization of premiums/discounts on purchase. Market value is based on the quoted price of the securities at year-end. Gains and losses from the sale of the investments are realized in the year in which they occur.

3. Financial instruments

The Authority invests its funds with a Canadian chartered bank and Government of Canada guaranteed instruments.

Due to the short term nature of accounts receivable, accounts payable and accrued liabilities, their carrying value approximates fair value.

There is no concentration of accounts receivable with any one customer.

4. Long-term investments

	2003		2002	
	Carrying Value	**Market Value**	Carrying Value	Market Value
	(in thousands of dollars)		(in thousands of dollars)	
Government of Canada Bonds	**$ 613**	**$ 634**	$ 428	$ 466
Canada Housing Trust Bonds	**385**	**399**	132	138
Canada Mortgage and Housing Corporation Bonds	**273**	**286**	166	178
	$ 1,271	**$ 1,319**	$ 726	$ 782

The long-term investments will mature over the next five years. Fluctuations in interest rates can impact the market value of these investments. The effective yield during the year on these investments is 4.51% (2002 – 5.25%).

5. Capital assets

	2003			2002		
	Cost	**Accumulated amortization**	**Net**	Cost	Accumulated amortization	Net
	(in thousands of dollars)			(in thousands of dollars)		
Buildings	**$ 275**	**$ 142**	**$ 133**	$ 228	$ 122	$ 106
Pilot boats	**4,723**	**1,311**	**3,412**	1,306	1,203	103
Equipment						
- communication and other	**698**	**666**	**32**	698	647	51
- computers	**271**	**265**	**6**	271	260	11
Leasehold improvements	**54**	**23**	**31**	48	17	31
Work in progress - pilot launch	**–**	**–**	**–**	3,246	–	3,246
	$ 6,021	**$ 2,407**	**$ 3,614**	$ 5,797	$ 2,249	$ 3,548

6. Bank loans

	2003	2002
A fixed-rate term loan of $ 1.0 million to finance the construction of a pilot launch was obtained in March 2002. This loan matures in 2006 and bears interest at the rate of 5.87%. The principal repayments are calculated based on an amortization period of four years. During 2003, the Authority made principal repayments totalling $ 238,773.	**$ 591,102**	$ 829,875
A floating-rate term loan of $ 500,000 to finance the construction of a pilot launch was drawn upon in November of 2002. This loan was to mature in 2007 and charged interest at bank prime less 0.5%. During 2003, the Authority repaid this loan without financial penalty.	–	491,667
	591,102	1,321,542
Less: current portion	**253,170**	339,000
	$ 337,932	$ 982,542

The loan is unsecured, but the Authority has agreed to refrain from pledging assets as security to any other party.

As at December 31, 2003, the principal repayments of this loan for the following years are as follows:

2004	**253,000**
2005	**268,000**
2006	**70,000**
	$ 591,000

7. Pension plan

The Public Service Superannuation Plan requires the Authority to contribute to the Plan. The Authority, contributes $2.14 for every dollar contributed by the employee. If an employee's annual salary is greater than $100,100, the portion of the employee's salary above this amount is subject to an employer contribution of $15.00 for every dollar contributed by the employee. Contributions during the year were as follows:

	2003 (in thousands of dollars)	2002 (in thousands of dollars)
Authority	**911**	721
Employees	**250**	221

8. Employee severance benefits

The Authority provides severance benefits to its employees. This benefit plan is not pre-funded thus has no assets, resulting in a plan deficit equal to the accrued benefit obligation. Information about the plan is as follows:

	2003	2002
Accrued benefit obligation, beginning of year	**$ 1,071**	$ 991
Expense for the year	**107**	114
Benefits paid during the year	**(46)**	(34)
Accrued benefit obligation, end of year	**$ 1,132**	$ 1,071
Short-term portion	**$ 136**	$ 130
Long-term portion	**996**	941
	$ 1,132	$ 1,071

9. Related party transactions

The Authority is related in terms of common ownership to all Government of Canada created departments, agencies and Crown corporations. The Authority enters into transactions with these entities in the normal course of business.

10. Commitments

The Authority has a long-term operating lease obligation for office accommodation of $71,000 per annum to December 31, 2004 and $82,000 per annum to December 31, 2009. The obligation also calls for payment of a pro-rata share of annual operating costs, estimated at $45,000 for 2004.

The Authority has a vehicle lease obligation of $6,000 per annum to December 26, 2005.

Photo: Dave Roels

Exhibit 8

Historical Financial Summary

(in thousands of dollars)

	Actual 1999	Actual 2000	Actual 2001	Actual 2002	Actual 2003	Budget 2004	Forecast 2004
FINANCIAL RESULTS							
Revenues	$ 39,106	$ 41,702	$ 40,290	$ 40,590	**$ 43,760**	*$ 43,990*	*$ 44,100*
Expenses	$ 38,781	$ 42,120	$ 40,851	$ 39,968	**$ 42,047**	*$ 42,915*	*$ 44,400*
Net Income (Deficit)	$ 325	($ 418)	($ 561)	$ 622	**$ 1,713**	*$ 1,075*	*($ 300)*
FINANCIAL POSITION							
Current assets	$ 6,618	$ 6,185	$ 4,927	$ 5,675	**$ 6,767**	*$ 6,543*	*$ 5,700*
Current liabilities	$ 3,503	$ 3,590	$ 3,428	$ 4,041	**$ 4,621**	*$ 3,600*	*$ 4,100*
Working capital	$ 3,115	$ 2,595	$ 1,499	$ 1,634	**$ 2,146**	*$ 2,943*	*$ 1,600*
NET CAPITAL ASSETS	$ 556	$ 621	$ 1,637	$ 3,548	**$ 3,614**	*$ 4,240*	*$ 4,240*

Operating Indicators (Actual)

	Actual 1999	Actual 2000	Actual 2001	Actual 2002	Actual 2003	Budget 2004	Forecast 2004
AVERAGE NO. OF PILOTS							
Coastal	107	104	106	101	**100**	*100*	*100*
Fraser River	7	8	8	8	**9**	*10*	*10*
NUMBER OF ASSIGNMENTS							
Coastal	12,590	13,256	12,037	11,194	**11,393**	*11,300*	*11,300*
Fraser River	1,186	1,329	1,398	1,461	**1,559**	*1,500*	*1,500*
AVERAGE PILOTAGE REVENUE PER ASSIGNMENT (ACTUAL $)							
Coastal	$ 2,217	$ 2,238	$ 2,381	$ 2,518	**$ 2,683**	*$ 2,650*	*$ 2,669*
Fraser River	$ 1,416	$ 1,443	$ 1,428	$ 1,533	**$ 1,664**	*$ 1,680*	*$ 1,674*

Administration de pilotage du Pacifique
Rapport Annuel 2003

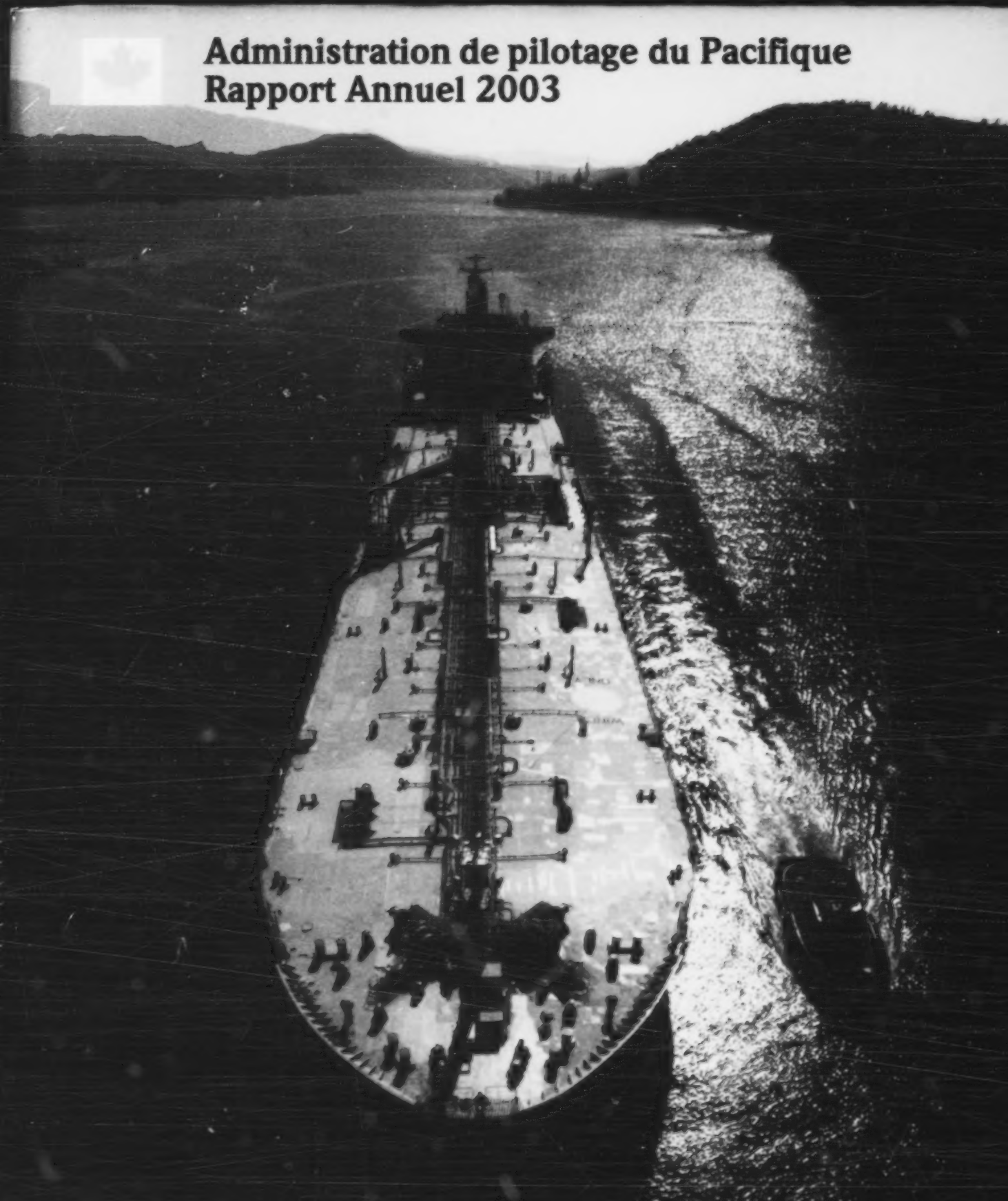


Photo de couverture Dave Roels.

Membres de l'Administration, de gauche à droite: Mme Lorraine Cunningham, M. R. G. Barlow, M. Kim T. Christensen, Mme H. Anne Lippert, M. Maurice Fellis (président), captaine A. A. Flotre, captaine J.J. Davies, M. D. B. McLennan (président directeur général)

Direction de l'Administration, de gauche à droite: Michael McGuire, Diane Street, Kevin Obermeyer, Dennis McLennan, Bruce Chadwick, Pat Van Den Bosch et David Avey

Membres de l'Administration

*Président**
M. MAURICE FELLIS

*Membre**
M. R.G. BARLOW
Président-directeur général
Colley West Shipping Ltd.

Membre
M. KIM T. CHRISTENSEN

*Membre**
Mme LORRAINE CUNNINGHAM
Présidente
Cunningham Group

Membre
CAPITAINE J.J.DAVIES
Pilote

Membre
CAPITAINE A. A. FLOTRE
Pilote

*Membre**
Mme H. ANNE LIPPERT
Vice-présidente
Lippert Investments Ltd.

Membres de la direction

Président-directeur général
M. D.B. McLENNAN

Contrôleur
M. B.D. CHADWICK

Vice-président, Opérations maritimes
CAPTAINE K.G. OBERMEYER

** Indique un membre du Comité de vérification*

BUREAUX

Siège social

1000 - 1130, rue Pender Ouest
Vancouver (Colombie-Britannique)
V6E 4A4

Téléphone: (604) 666-6771
Télécop.: (604) 666-6093 Répartition
Télécop.: (604) 666-1647 Administration
Internet: admins@ppa.gc.ca

Bureaux de répartition

1000 - 1130, rue Pender Ouest
Vancouver (Colombie-Britannique)
V6E 4A4

211, chemin Dallas
Victoria (Colombie-Britannique)
V8V 1A1

Site Web

www.ppa.gc.ca

Postes d'embarquement des pilotes

Sandheads, au large de STEVESTON

Brotchie Ledge, au large de VICTORIA

Cape Beale, au large de PORT ALBERNI

Triple Island, au large de PRINCE RUPERT

OBJECTFS GÉNÉRAUX

L'Administration poursuit les objectifs généraux suivants:

1 Fournir des services **de pilotage maritime et des services connexes sûrs, fiables et efficaces** dans les eaux côtières de la Colombie-Britannique, y compris le fleuve Fraser.

2 Offrir ces services dans un contexte commercial axé sur le maintien de **l'autonomie financière** en imposant des tarifs équitables et raisonnables.

3 Promouvoir l'utilisation efficace des installations, du matériel et des compétences de l'Administration grâce à l'affectation productive de ces ressources dans l'intérêt d'une navigation sans danger.

4 Être sensible aux politiques écologiques, sociales et économiques du gouvernement.

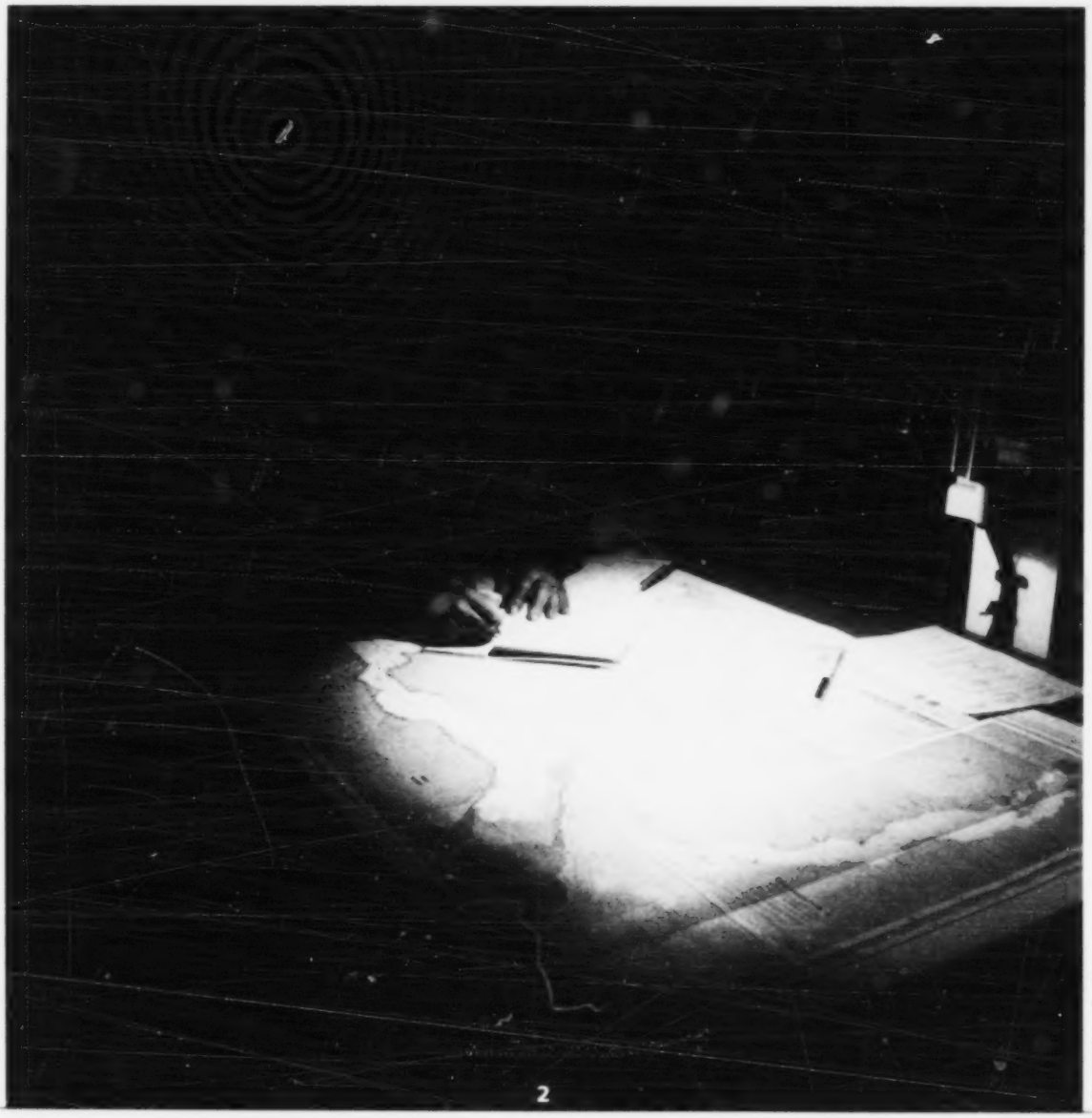


Photo: Dave Roels

L'Administration épouse les valeurs suivantes:

1 **Honnêteté/Intégrité** - Nous veillons à ce que tout ce que nous faisons soit imprégné d'honnêteté et d'intégrité. Nous partageons la responsabilité en matière d'efficacité, d'obligation de rendre compte et de comportement convenable. Avant d'apporter des changements, nous considérons le résultat des décisions pour tous les concernés. Nous nous comportons avec intégrité et transparence visibles et nous nous appuyons les uns les autres dans nos démarches.

2 **Relations positives entre les groupes intéressés** - Nous nous efforcerons de maintenir des relations positives avec tous les groupes intéressés, y compris l'industrie du transport, les pilotes et leurs organismes respectifs, nos employés, les collectivités dans lesquelles nous fonctionnons ainsi que tous les individus et autres organisations liés.

3 **Qualité du service** - Nous faisons notre possible pour atteindre l'excellence dans toutes nos activités. Nous apprenons, nous nous développons et nous nous améliorons continuellement. Nous sommes fiers de notre travail et des services que nous offrons à nos clients et à nos partenaires.

4 **Obligation de rendre compte/Responsabilité** - À titre d'individus, de membres d'équipes et d'organisation, nous devons rendre compte de nos actions et de nos décisions. Nous faisons une utilisation efficace et efficiente des ressources à notre portée. Nous nous conformons à nos politiques et procédures, à notre mission et à nos objectifs ainsi qu'aux règlements qui nous régisent. S'il y a conflit entre notre engagement à innover et les procédures actuelles, nous travaillerons au sein du système pour apporter des améliorations et des changements positifs.

5 **Adaptabilité et innovation** - Nous prisons l'innovation et la créativité. Nous encourageons et appuyons l'originalité et la diversité des idées. En tant qu'individus et équipes, coopérant avec nos partenaires internes et externes, nous apprécions les idées et méthodes nouvelles visant à améliorer nos services et l'exploitation de nos ressources.

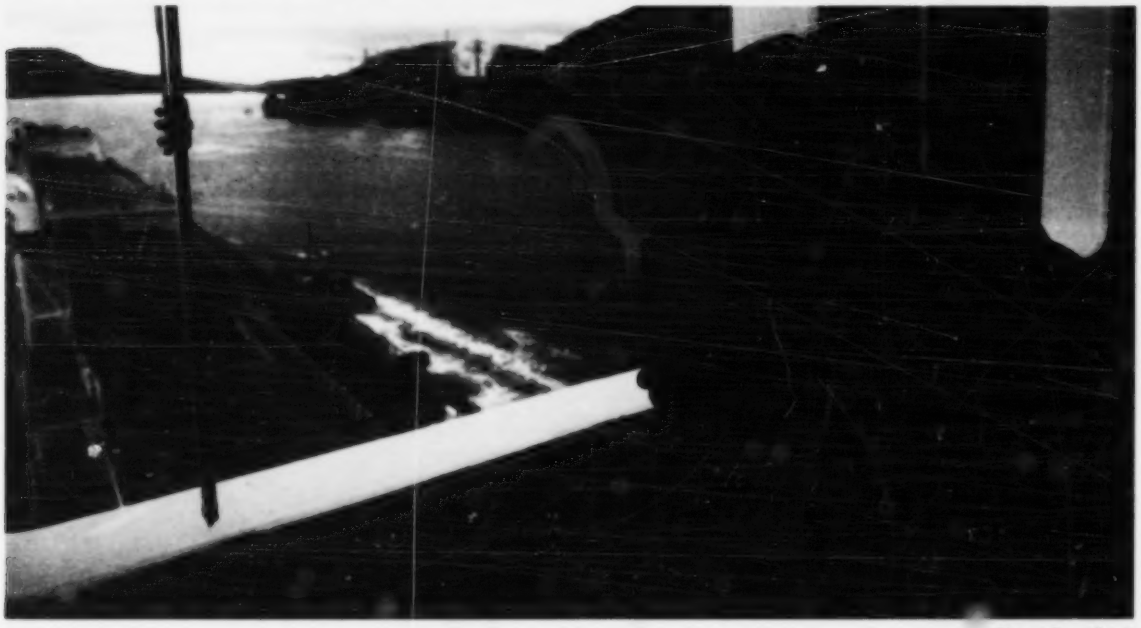


Photo: Dave Roels

le 23 février 2004

L'honorable Tony Valeri, C.P., député
Ministre des Transports
29e étage
Tour C, Place de Ville
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Monsieur le ministre,

Au cours de l'exercice qui s'est terminé le 31 décembre 2003, des changements positifs sont survenus dans de nombreux domaines des finances, du fonctionnement, de la gestion et de la gouvernance de l'Administration de pilotage du Pacifique. Je suis donc honoré de vous remettre notre rapport annuel et de souligner quelques-unes des réussites qui ont marqué notre organisme dans la dernière année.

La relance de la demande de "services de pilotage sécuritaire, fiable et efficace" se poursuit au rythme du rétablissement de l'économie mondiale. Après deux années de déclin, le nombre total d'affectations de pilotage dans les eaux côtières et sur le fleuve Fraser a finalement augmenté de 2,3 % en 2003, pour atteindre 12 952. L'Administration a conservé son excellent dossier de sécurité: 99,87% des affectations de l'exercice se sont déroulées sans incident. Ce résultat est dû aux processus rigoureux de recrutement et d'attribution de brevets auxquels nous avons recours, au programme de formation continue auquel participent tous nos pilotes et aux nouveaux procédés que nous avons adoptés, par exemple la gestion des ressources à la passerelle.

L'Administration est toujours viable sur le plan financier. En 2003, nos revenus se sont accrus de 7,8% pour atteindre 43,7 millions de dollars. Grâce à cette hausse et à un programme agressif de rationalisation, nous terminons l'année avec un surplus de 1,7 million de dollars. Une partie de ces fonds (634 000 $) sera consacrée au remplacement des vedettes-pilotes; le reste servira à renforcer davantage notre bilan après les pertes d'exploitation que nous avons enregistrées en 2000 et en 2001.

Un des principaux événements à s'être produits en 2003 est sans aucun doute la mise à l'eau du *Pacific Pathfinder*, nouvelle vedette-pilote de 22 mètres munie d'un système de propulsion par jet d'eau et d'éléments de sécurité de pointe conçus tout spécialement pour le pilotage sur la côte ouest. Le *Pacific Pathfinder* a été mis en service à Prince Rupert en mai, juste à temps pour le début de la saison des croisières touristiques.

Autre réalisation importante, l'Administration a établi cette année des ententes de service clés, notamment un important contrat de quatre ans avec la British Columbia Coast Pilots Ltd. Étant donné que les pilotes de cette association assurent près de 90% de nos services de pilotage, l'entente est essentielle à la stabilité de notre milieu de travail et servira de fondement à notre développement et à la planification de nos prochaines activités.

Tout au long de l'année 2003, le conseil d'administration et la direction de l'Aministration ont adopté une approche proactive afin de renforcer les politiques et les pratiques devant guider nos activités. Nous avons

terminé la préparation d'un plan d'urgence, entrepris un exercice d'auto-évaluation du risque, amélioré nos relations avec nos clients et les autres représentants de l'industrie navale, et mis à jour nos politiques en matière d'éthique et de conflits d'intérêt.

Nous avons également renforcé la gouvernance de l'Administration. Tous les membres du conseil d'administration ont suivi une formation officielle sur la gouvernance; ils ont également dressé un inventaire de leurs compétences et effectué une première auto-évaluation annuelle. Par le biais de ces mesures et d'autres activités connexes, nous veillons à ce que le conseil d'administration continue de jouer un rôle central dans la détermination de l'orientation que doit suivre l'Administration de pilotage du Pacifique.

L'Administration a reçu, en 2003, les résultats de l'examen spécial de ses activités. En effet, la *Loi sur la gestion des finances publiques* prévoit que le Bureau du vérificateur général du Canada doit effectuer un tel examen au moins une fois tous les cinq ans. Dans leur rapport, les vérificateurs précisent n'avoir trouvé aucun problème important en examinant nos systèmes et nos méthodes de fonctionnement.

En terminant, j'aimerais remercier une fois de plus le président et les membres du conseil d'administration, la direction et tous les employés de l'Administration de pilotage du Pacifique pour le dévouement dont ils ne cessent de faire preuve et pour le rôle qu'ils ont joué dans notre réussite au cours de l'année 2003.

Je vous prie de recevoir, Monsieur le ministre, l'expression de mes sentiments les plus distingués.

Dennis B. McLennan
Président et directeur général

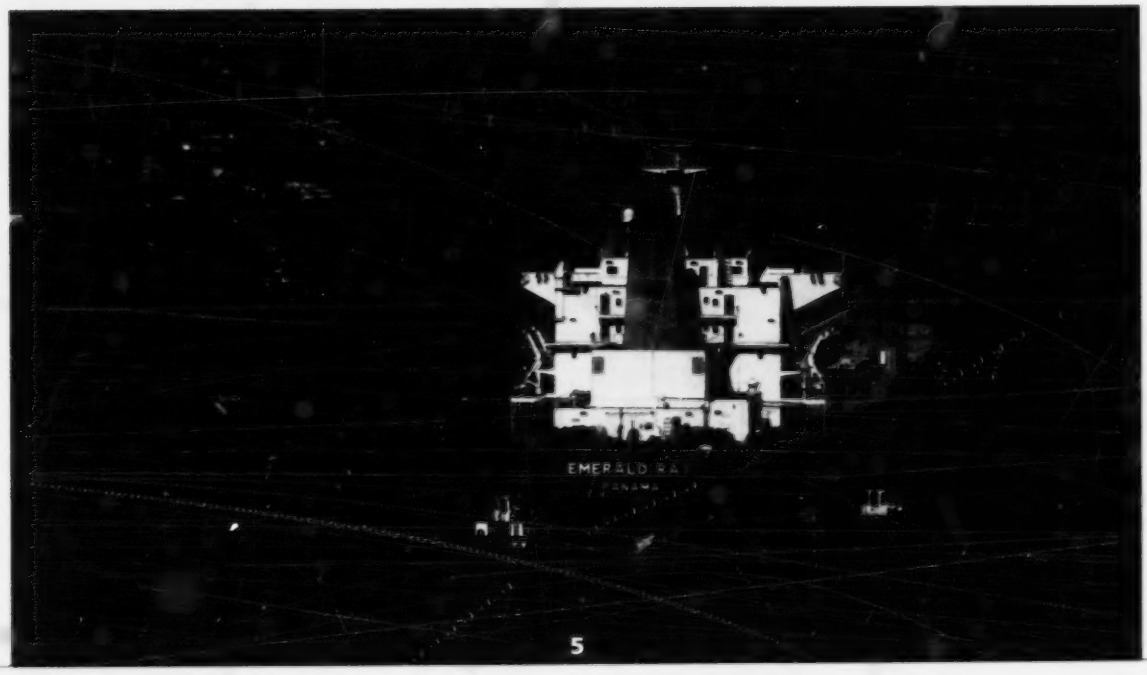


Photo: Dave Roels

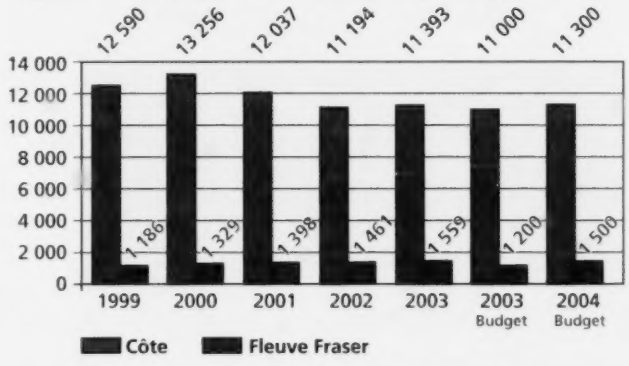
Trafic

L'année 2003 a mis fin au déclin vécu par l'Administration de pilotage du Pacifique dans les deux dernières années: le nombre d'affectations qu'elle a effectuées sur la côte a augmenté de 2 % par rapport à 2002, passant de 11 194 à 11 393. En 2003, le nombre réel d'affectations côtières a dépassé le nombre prévu au budget par 393, situation principalement attribuable à l'augmentation du tonnage de céréales et d'autres marchandises ayant transité par le port de Vancouver. Le nombre d'affectations réalisées sur le fleuve Fraser a lui aussi été plus élevé que prévu étant donné que le nombre de porte-conteneurs et de navires transportant des voitures qui s'arrêtent dans le secteur a augmenté. Le budget 2004, illustré à la figure 1, est établi en fonction de la tendance qu'affiche actuellement le nombre des affectations, ainsi que du tonnage de marchandises que l'on prévoit voir transiter par Vancouver dans la prochaine année.

L'Administration répartit les affectations en quatre secteurs principaux:

- Port de Vancouver
- Île de Vancouver
- Nord
- Fleuve Fraser

Figure 1 – Affectations annuelles de pilotage



Le port de Vancouver, qui comprend Roberts Bank et Deltaport, constitue le centre le plus achalandé; en 2003, il a reçu 66 % de toutes les affectations effectuées sur la côte par l'Administration (comparé à 65 % en 2002). Le tonnage total de produits ayant transité par le port dans la dernière année a augmenté de 6 % par rapport à l'année précédente. Cela comprend les envois de céréales, dont le tonnage a augmenté de 22 % et qui ont, à eux seuls, nécessité 120 affectations de pilotage de plus qu'en 2002. D'autres marchandises, notamment le charbon, la potasse, le souffre, les produits forestiers et les conteneurs, ont connu en 2003 une augmentation de tonnage qui s'est traduite par une hausse du nombre d'affectations de pilotage par rapport à l'année précédente. À vrai dire, la seule exception a été l'industrie des croisières touristiques: le nombre de passagers payants et le nombre total d'appareillages de navires de croisière a diminué pour la première fois en 21 ans. Ce déclin est lié à de nombreux facteurs, notamment la perte de croisières de trois ou quatre nuits dans le Nord-Ouest du Pacifique, l'incidence des événements survenus un peu partout dans le monde sur les voyages et le tourisme, et l'ouverture de nouvelles installations pour navires de croisière au port de Seattle.

L'île de Vancouver a pesé pour 10 % de toutes les affectations de pilotage effectuées sur la côte par l'Administration en 2003 (elle en représentait 9 % en 2002). Traditionnellement, le nombre des affectations sur l'île dépend surtout de l'industrie forestière; la croissance a donc été très limitée au cours des dernières années. En fait, des scieries situées dans certains ports de l'île, par exemple Gold River et Tahsis, ont fermé leurs portes pour de bon; d'autres, par exemple à Port Alberni et à Harmac (Nanaimo), ont continué de fonctionner, mais leur production a diminué. Sur une note positive, le nombre de navires de croisière faisant escale à la pointe Ogden (Victoria) a continué d'augmenter en 2003, situation principalement attribuable au fait que le port de Seattle a su augmenter sa part de ce marché.

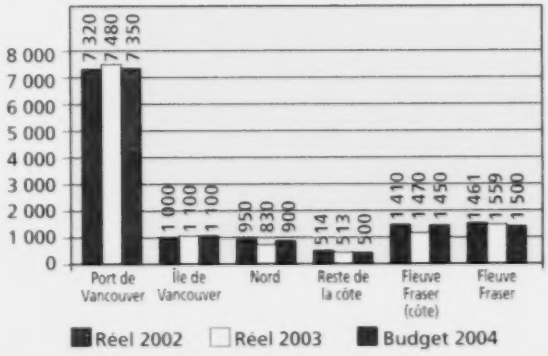
Le secteur du Nord, qui comprend Prince Rupert, Kitimat et Stewart, a reçu 7 % de toutes les affectations effectuées sur la côte en 2003; il s'agit d'une baisse de 1 % par rapport à l'année précédente. En 2003, l'Administration a réalisé à Rupert 120 affectations de moins qu'en 2002, en raison d'une baisse du tonnage de céréales qui y ont transité. Prince Rupert a profité, par le passé, des nouveaux circuits de circulation des navires de croisière; certains de ces derniers ont fait escale dans cette ville dans les deux dernières années. Cette tendance devrait se poursuivre étant donné qu'on prévoit ouvrir un nouveau terminal pour navires de croisière à temps pour la saison des croisières touristiques de 2004. À Kitimat, le trafic a diminué légèrement cette année (440 affectations), alors qu'il a connu une faible hausse à Stewart, pour atteindre 90 affectations.

Le record du nombre d'affectations établi l'année précédente dans le secteur du fleuve Fraser a été amélioré une fois de plus en 2003. En effet, étant donné que les sorties sur le fleuve nécessitent les services d'un pilote côtier et d'un pilote fluvial, 1 470 affectations de pilotage y ont été effectuées, soit 13 % de toutes les affectations côtières. De plus, neuf pilotes employés par l'Administration y ont effectué 1 559 affectations, ce qui représente un nouveau record. Ce haut niveau de trafic s'explique principalement par l'augmentation du nombre de porte-conteneurs et de navires transportant des voitures qui s'arrêtent dans le secteur et utilisent les installations du fleuve.

L'Administration produit chaque année des prévisions du trafic par secteur, mais aussi par port et par terminal. Cela lui permet d'établir, après avoir consulté les clients et les exploitants des ports et des terminaux, des projections sur les tendances du trafic par produit et par secteur. L'Administration révise ces prévisions chaque trimestre et prend note de l'émergence de toute nouvelle tendance pouvant avoir une incidence significative sur le nombre annuel d'affectations de pilotage. Elle fait part de ces renseignements à l'industrie et aux pilotes, sur demande.

La figure 2 montre les prévisions en matière de trafic pour 2004, par secteur. Nous prévoyons que le nombre d'affectations effectuées sur la côte atteindra 11 300, niveau comparable à celui de 2003 (11 393). Pour ce qui est du fleuve Fraser, le nombre d'affectations devrait être de 1 500, soit pratiquement le même nombre qu'en 2003 (1 559).

Figure 2 – Affectations annuelles par secteur

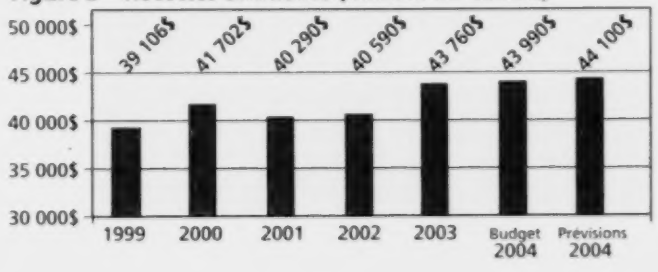


Résultats financiers

En 2003, les recettes annuelles de l'Administration ont atteint 43,76 millions de dollars, ce qui lui a permis de réaliser des excédents de 1,71 million de dollars. Sont compris dans les recettes de l'année 634 000 $ de droits de remplacement des vedettes; il s'agit de frais de 80 $ par embarquement qui doivent servir à financer le programme de construction des vedettes pilotes. Mis en place avec l'accord de l'industrie, ce droit continuera d'être exigé jusqu'à ce que le programme de construction des vedettes soit terminé. En tout, l'Administration a recueilli 1,49 million de dollars grâce à ce droit depuis sa mise en vigueur, le 1er mai 2001.

En 2003,l'Administration a mis en œuvre la deuxième étape de son programme de réajustement des tarifs, d'une durée de deux ans; ses tarifs ont augmenté de 4,5 % le 1er janvier 2003.

Figure 3 – Recettes annuelles (milliers de dollars)



La figure 4 compare les résultats financiers réels aux résultats prévus dans le budget 2003, par catégories de recettes et de dépenses. On constate que les recettes ont été plus élevées que prévu dans toutes les catégories, situation principalement attribuable à une hausse du nombre annuel d'affectations de pilotage, dont il est question en détail dans la section "Trafic". En ce qui concerne le pilotage sur la côte, l'Administration paye la British Columbia Coast Pilots Ltd. (BCCP) pour chaque affectation effectuée; il est donc normal que les honoraires des pilotes à contrat augmentent dans la même proportion que le nombre des affectations. Le pilotage fluvial a produit 674 000 $ de recettes de plus que ne le prévoyait le budget, puisque ce dernier avait été établi en fonction de 1 200 affectations et que l'Administration en a réalisé 1 559. Cette hausse des recettes s'est toutefois accompagnée d'une augmentation plus forte que prévue du salaire des pilotes employés par l'Administration. Ces dépenses supplémentaires comprennent l'embauche d'un neuvième pilote, la contribution au régime de pension pour une période de services passés et une prime versée en raison du grand nombre moyen d'affectations effectuées par pilote. Le coût de formation des pilotes a été moins élevé que prévu en 2003 étant donné qu'aucun apprenti pilote n'a commencé sa formation durant l'année; il est à noter, cependant, que quatre d'entre eux ont entrepris leur apprentissage en février 2004.

Figure 4

Catégories de recettes (en milliers de dollars)	Réel 2003	Budget 2003	Écart par rapport au Budget	Budget 2004	Prévisions 2004
Pilotage côtier	30 566$	28 960$	1 606$	29 940$	30 160$
Pilotage fluvial	2 594	1 920	674	2 520	2 510
Transport	4 781	4 700	81	5 150	5 180
Vedettes pilotes	5 073	4 610	463	5 560	5 420
Droit pour le remplacement des vedettes pilotes	634	600	34	770	760
Autres recettes	112	50	62	50	70
Total des recettes	**43 760$**	**40 840$**	**2 920$**	**43 990$**	**44 100$**
Catégories de dépenses (en milliers de dollars)					
Salaire des pilotes à contrat	26 130$	25 035$	(1 095)$	26 530$	28 200$
Frais d'exploitation des vedettes pilotes	5 162	5 015	(147)	4 940	4 950
Déplacements et transport des pilotes	4 605	4 580	(25)	4 610	4 590
Salaire et avantages sociaux des pilotes employés	2 406	1 700	(706)	2,355	2,340
Salaire et avantages sociaux du personnel	2 222	2 275	53	2 340	2 310
Autres dépenses	1 123	1 365	242	1 390	1 370
Formation des pilotes	399	760	361	750	640
Total des dépenses	**42 047$**	**40 730$**	**(1 317)$**	**42 915$**	**$44 400$**
Excédent (déficit) net	**1 713$**	**110$**	**1 603$**	**1 075$**	**(300)$**

L'Administration a demandé un réajustement de 2 % de l'ensemble de ses tarifs pour 2004. Cette révision permettra également de réajuster deux autres tarifs précis et de mettre fin aux risques d'interfinancement des activités. L'Administration s'engage à continuer d'examiner continuellement ses recettes et son barème tarifaire afin de conserver son efficacité.

Le budget 2004 prévoit la réalisation d'excédents annuels de 1 075 000 $ advenant l'attribution de 11 300 affectations sur la côte et de 1 500 affectations sur le Fraser. Toutefois, les salaires consentis aux pilotes contractuels en vertu de l'entente de services établie avec la BCCP sont plus élevés que prévu et la mise en œuvre du rajustement des tarifs pour 2004 a été retardée, ce qui fait que l'Administration prévoit afficher en 2004 un faible déficit de 300 000 $.

Ces deux événements, qui se sont produits après l'établissement de la version finale du budget 2004, sont présentés afin d'améliorer la communication de l'information financière.

La figure 5 montre les principales catégories de dépenses de l'Administration pour 2003.

La figure 6 illustre les excédents ou le déficit réalisés annuellement, ainsi que les données du budget de 2004 et les prévisions pour l'année. On constate que ces résultats représentent chaque année entre 1 et 2 % des recettes annuelles. L'Administration a adopté une stratégie visant à établir un budget et des tarifs lui permettant de continuer d'afficher chaque année de faibles excédents. Le fait que ces excédents annuels se situent dans cette fourchette constitue toutefois un inconvénient, puisque l'Administration est toujours susceptible de subir les effets d'importantes irrégularités dans le trafic ou d'autres modifications des coûts qu'elle ne peut ni prévoir, ni contrôler. Toutefois, depuis sa création en 1972, l'Administration a toujours été viable sur le plan financier et elle gère ses finances de manière à le demeurer.

Figures 5 – Catégories de dépenses en 2003 (en milliers de dollars)

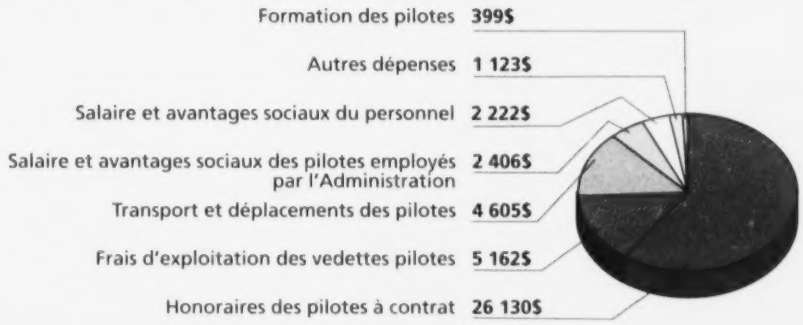
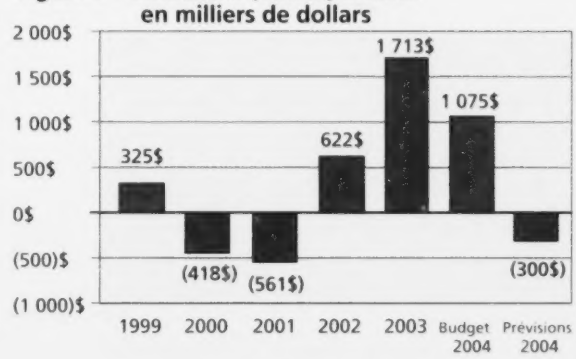


Figure 6 – Excédents (déficit) annuel en milliers de dollars



Réalisations sur le plan opérationnel en 2003

- Un apprenti pilote du fleuve Fraser a été breveté en 2003, ce qui a fait passer le nombre de pilotes employés par l'Administration à neuf.
- Le *Pacific Pathfinder* est entré en service le 9 mai 2003 à l'île Triple. Lorsque tous les fonds mis en main tierce auront été reçus, le coût final de construction de la vedette devrait être de 20 000 $ de moins que le budget prévu.
- L'équipe de direction de l'Administration a poursuivi, en 2003, son programme de visites aux organismes; elle en a rencontré quinze.
- La station d'embarquement saisonnière de l'île Pine a poursuivi ses activités pour une septième année; elle a desservi 307 navires (comparé à 286 en 2002).
- La formation des pilotes expérimentés s'est poursuivie; seize d'entre eux se sont rendus à Port Revel, en France, pour suivre une formation sur modèles réduits avec pilote embarqué. De plus, quatre autres pilotes ont suivi un entraînement sur simulateur au Star Centre, en Floride. L'objectif de ce programme est de permettre à tous les pilotes de recevoir une formation sur modèles réduits avec pilote embarqué ou un entraînement sur simulateur au moins une fois tous les cinq ans. L'Administration étudie présentement les besoins des pilotes en matière de formation sur les systèmes de passerelle intégrés; elle rédigera un rapport à ce sujet dans les prochaines années.
- Des négociations effectuées cette année ont permis la signature d'une entente de services avec la British Columbia Coast Pilots Ltd; d'une durée de quatre ans, l'entente est valide jusqu'au 31 décembre 2007.

Incidents

Les enquêtes de sécurité effectuées par l'Administration lorsque des incidents ou des accidents se produisent sont réparties en trois catégories. Un incident ou un accident n'est catégorisé que lorsque suffisamment de renseignements ont été recueillis pour pouvoir évaluer les possibilités d'amélioration de la sécurité; il est parfois nécessaire de se rendre sur place ou de mener des entrevues pour effectuer l'évaluation.

Enquêtes de catégorie "A"

Enquêtes fort susceptibles de permettre une amélioration de la sécurité de la navigation étant donné que les possibilités de réduction des risques auxquels sont exposés les personnes, les embarcations ou l'environnement sont très importantes.

Enquêtes de catégorie "B"

Enquêtes moyennement susceptibles de permettre une amélioration de la sécurité de la navigation étant donné que les possibilités de réduction des risques auxquels sont exposés les personnes, les embarcations ou l'environnement sont moyennement importantes.

Enquêtes de catégorie "C"

Enquêtes peu susceptibles de permettre une amélioration de la sécurité de la navigation étant donné que les possibilités de réduction des risques auxquels sont exposés les personnes, les embarcations ou l'environnement sont limitées.

La figure 7 montre le nombre réel d'incidents enregistrés par l'Administration dans les cinq dernières années.

Figure 7

Année	Affectations sans incident	Incidents	Catégorie A	Catégorie B	Catégorie C
1999	99,891%	15	0	2	13
2000	99,897%	15	0	1	14
2001	99,926%	10	0	0	10
2002	99,921%	10	0	0	10
2003	99,869%	17	0	4	13

Photo: Dave Roels

Revue ministérielle de dossiers de pilotage en suspens

Recommandation n° 8 du comité

L'Administration de pilotage du Pacifique publiera un compte-rendu sur le bassin de candidats au titre de pilotes qualifiés dans ses rapports annuels.

- À la date du 31 décembre 2003, la liste d'admissibilité comportait neuf candidats qui avaient passé l'examen de pilote et attendaient le début du programme d'apprentissage.
- De plus, vingt-huit personnes se sont inscrites à l'examen de pilotage côtier qui s'est tenu en février 2003.
- Dix candidats suivent le programme de familiarisation de deux ans, et vingt autres candidats ont déjà effectué les voyages obligatoires.
- Selon le taux moyen d'abandon de cinq pilotes par année, l'Administration dispose actuellement d'un bassin de candidats suffisant pour les dix prochaines années.
- Examen chaque année.

Recommandation n° 9 du comité

Élaboration et mise en place d'un système d'évaluation régulière de la compétence des pilotes et de la qualité du service.

- Afin d'évaluer les compétences des pilotes brevetés dans chaque zone, on a effectué une vérification de leurs dossiers au mois de mai 2002. La prochaine vérification est prévue pour mai 2004.
- Un programme d'entraînement complet, qui consiste à entraîner tous les pilotes sur un simulateur complet de passerelle au cours des cinq prochaines années, a été approuvé. De plus, seize pilotes par année suivront un cours intensif de manœuvre de navire.
- Examen permanent.

Recommandation n° 16 du comité

L'administration examinera régulièrement, en partenariat avec les pilotes et les autres parties intéressées, tous les aspects de son fonctionnement et documentera les mesures mises en oeuvre pour atteindre ses objectifs: une efficacité accrue et la réduction des dépenses.

- Tout comme en 2002, le personnel de lancement saisonnier de Prince Rupert n'a pas été embauché à plein temps en 2003, en raison de la diminution du volume de circulation à la hauteur de la station de pilotage de Triple Island.
- On a fait une étude sur la consommation de carburant, et imposé une restriction sur les tour-moteur.
- L'effectif de la station de Prince Rupert a été réduit d'une personne.
- Examen chaque année.

Recommandation n° 18 du comité

Des consultations régulières avec les parties intéressées seront organisées pour discuter des questions financières, opérationnelles et stratégiques qui concernent ses parties.

- L'Administration maintien sa position proactive lors des rencontres avec les parties intéressées en 2003.
- L'équipe de direction de l'Administration a rencontré quinze organismes en 2003, et mène ainsi à bien son programme de visite des organismes.
- En tant que membre associé de la Chamber of Shipping of British Columbia (CSBC), l'Administration assiste aux réunions mensuelles du Comité de la navigation et du pilotage, et règle les problèmes à mesure qu'ils se présentent.
- L'Administration a soumis un rajustement des tarifs à la CSBC en 2003, et a reçu de celle-ci une lettre d'appui à la proposition, qui a été déposée avec cette dernière.
- De plus, l'Administration se réunit tous les trois mois avec les représentants de la CSBC pour aborder les questions financières et autres sujets d'intérêt.
- L'Administration agit toujours en tant que membre actif du Western Transportation Advisory Council (WESTAC) et de la Société de développement du corridor nord-ouest (NCDC).
- La Conseil d'administration de l'Administration poursuit ses visites des principaux ports desservis par l'Administration, et en rencontre régulièrement le personnel.
- Examen chaque année.

Photo: Dave Roels

RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION

Ces états financiers ont été préparés par la direction conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada, en se fondant sur les meilleures estimations possibles et en faisant preuve d'un jugement éclairé, le cas échéant. La direction de l'Administration est responsable de l'intégrité et de l'objectivité de l'information contenue dans les états financiers et le rapport annuel.

La direction a mis en place un système de contrôle interne conçu pour fournir l'assurance raisonnable que les actifs sont protégés et contrôlés, que les opérations sont exécutées conformément aux autorisations applicables et que les systèmes compatables fournissent de l'information financière fiable et pertinente.

Le Conseil d'administration de l'Administration est chargé de veiller à ce que la direction s'acquitte de ses responsabilités relatives à la communication de l'information financière et au contrôle interne. Le Conseil exerce ses responsabilités par l'entremise d'un comité de vérification qui se réunit régulièrement avec la direction et le vérificateur. Les états financiers et le rapport annuel sont examinés et approuvés par le Counseil d'administration sur la recommandation du Comité de vérification.

Le vérificateur indépendant, la vérificatrice générale du Canada, a la responsabilité de vérifier les opérations et les états financiers de l'Administration et de délivrer un rapport sur ces états financiers.

Le président-directeur général,

D.B. McLennan
le 30 janvier 2004

Le contrôleur,

B.D. Chadwick

Photo: Dave Reels

Auditor General of Canada
Vérificatrice générale du Canada

Au ministre des Transports

J'ai vérifié le bilan de l'Administration de pilotage du Pacifique au 31 décembre 2003 et les états des résultats et des bénéfices non répartis et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de l'Administration. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de l'Administration au 31 décembre 2003 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, à tous les égards importants, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi sur le pilotage* et ses règlements et aux règlements administratifs de l'Administration.

Pour la vérificatrice générale du Canada

Roger Simpson, FCA
directeur principal

Edmonton, Canada
le 30 janvier 2004

Bilan

au 31 décembre

(en milliers de dollars)

ACTIF	2003	2002
À court terme		
Encaisse	**3 103 $**	2 172 $
Débiteurs	**3 597**	3 465
Charges payées d'avance	**67**	38
	6 767	5 675
À long terme		
Placements à long terme (note 4)	**1 271**	726
Immobilisations (note 5)	**3 614**	3 548
	4 885	4 274
	11 652 $	9 949 $

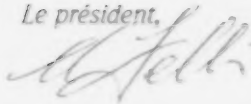
PASSIF		
À court terme		
Créditeurs et charges à payer	**4 368 $**	3 702 $
Tranche à court terme des prêts bancaires (note 6)	**253**	339
	4 621	4 041
À long terme		
Prêts bancaires (note 6)	**338**	983
Indemnités de départ (note 8)	**996**	941
	5 955	5 965
Engagements (note 10)		

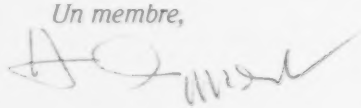
AVOIR DU CANADA		
Capital d'apport	**806**	806
Bénéfices non répartis	**4 891**	3 178
	5 697	3 984
	11 652 $	9 949 $

Les notes complémentaires font partie intégrante de ces états financiers.

Approuvé par l'Administration:

Le président, *Un membre,*





État des résultats et des bénéfices non répartis

pour l'exercice terminé le 31 décembre

(en milliers de dollars)

	2003	2002
Produits		
Droits de pilotage	**43 648 $**	40 512 $
Intérêts et autres produits	**112**	78
	43 760	40 590
Charges		
Honoraires des pilotes à contrat	**26 130**	24 940
Frais d'exploitation des bateaux-pilotes	**5 162**	4 714
Transport et déplacements	**4 605**	4 495
Salaires et avantages sociaux des pilotes	**2 406**	2 051
Salaires et avantages sociaux du personnel	**2 222**	2 264
Formation des pilotes	**399**	552
Services professionnels et spéciaux	**362**	259
Locations	**166**	168
Amortissement	**158**	102
Services publics, fournitures et approvisionnements	**148**	170
Services informatiques	**110**	94
Communications	**78**	66
Frais d'intérêt	**51**	47
Réparations et entretien	**50**	46
	42 047	39 968
Excédent net de l'exercice	**1 713**	622
Bénéfices non répartis, début de l'exercice	**3 178**	2 556
Bénéfices non répartis, fin de l'exercice	**4 891 $**	3 178 $

Les notes complémentaires font partie intégrante de ces états financiers.

État des flux de trésorerie

de l'exercice terminé le 31 décembre

(en milliers de dollars)

	2003	2002
Activités d'exploitation		
Excédent net de l'exercice	**1 713 $**	622 $
Éléments sans incidence sur l'encaisse		
Amortissement des immobilisations	**158**	102
Indemnités de départ	**55**	(10)
Variation nette des soldes du fonds de roulement hors caisse	**505**	(71)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	**2 431**	643
Activités d'investissement		
Acquisition d'immobilisations	**(224)**	(2 013)
Placements	**(1 681)**	(1 449)
Produits de la cession de placements	**1 136**	1 900
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	**(769)**	(1 562)
Activités de financement		
Prêts bancaires	**–**	1 500
Remboursement de prêts bancaires	**(731)**	(178)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	**(731)**	1 322
Augmentation de l'encaisse	**931**	403
Encaisse au début de l'exercice	**2 172**	1 769
Encaisse à la fin de l'exercice	**3 103 $**	2 172
Information supplémentaire		
Frais d'intérêt versés	**51 $**	47 $

Les notes complémentaires font partie intégrante de ces états financiers.

Notes aux états financiers

du 31 décembre 2003

1. Pouvoirs et objectifs

L'Administration de pilotage du Pacifique a été constituée en 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*. Elle a pour objetif d'établir, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer un service de pilotage sûr et efficace dans certaines eaux canadiennes désignées. La *Loi* dispose aussi que les tarifs de droits de pilotage doivent être justes et équitables et que, considérés conjointement avec tout revenu d'autres sources, ils doivent fournir un revenu suffisant pour permettre à l'Administration d'assurer son autonomie financière.

Les services de pilotage côtier sont assurés par la British Columbia Coast Pilots Ltd. en vertu d'une entente touchant la prestation de services. Sur le fleuve Fraser, les services de pilotage sont assurés par des pilotes à l'emploi de l'Administration.

L'Administration est une société d'État inscrite à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et n'est pas assujettie à l'impôt sur les bénéfices.

2. Principales conventions comptables

Amortissement

L'amortissement des immobilisations est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire et se fonde sur la durée de vie utile estimative des actifs suivants:

Bâtiments		20 ans
Bateaux-pilotes		25 ans
Matériel	- communication et autre	10 ans
	- informatique	3 ans
Améliorations locatives		10 ans

Indemnités de départ

Les employés ont droit à des indemnités de départ aux termes des conventions collectives et des conditions d'emploi. Le passif lié à ces paiements est estimé et comptabilisé au fur et à mesure que les indemnités sont constituées par les employés.

Capital d'apport

Les valeurs attribuées aux immobilisations transférées du Canada en 1972 et le coût des biens et du matériel financés avec les crédits parlementaires précédents sont comptabilisés comme capital d'apport.

Régime de retraite

Tous les employés participent au Régime de pensions de retraite de la fonction publique administré par le gouvernement du Canada. Les cotisations de l'Administration représentent le coût total pris en charge par l'employeur. Ce montant se fonde actuellement sur un multiple des cotisations exigées des employés et il peut fluctuer au fil du temps selon les résultats du régime. Ces cotisations représentent les obligations totales de l'Administration et sont portées aux comptes de l'exercice. L'Administration n'est pas tenue à l'heure actuelle d'aider à combler un déficit actuariel que pourrait afficher le Compte de pensions de retraite de la fonction publique.

Placements

L'objectif de la politique de placements à long terme de l'Administration est de maximiser le taux de rendement des placements dans un portefeuille d'obligations du gouvernement du Canada.

La valeur comptable des placements, qui sont composés d'obligations, correspond au coût historique, après l'amortissement des primes et des escomptes sur achat. Leur valeur marchande correspond à leur valeur du marché à la fin de l'exercice. Les profits et les pertes sur la vente des placements sont réalisés au cours de l'exercice où ils se produisent.

3. Instruments financiers

L'Administration place ses fonds à court terme dans une banque à charte canadienne et dans des instruments garantis du gouvernement du Canada.

Étant donné leur nature à court terme, les débiteurs, les créditeurs et les charges à payer ont une valeur compatable qui correspond approximativement à leur juste valeur.

Les débiteurs ne sont pas concentrés chez un client particulier.

4. Placements à long terme

	2003		2002	
	Valeur comptable	**Valeur marchande**	Valeur comptable	Valeur marchande
	(en milliers de dollars)		(en milliers de dollars)	
Obligations du Gouvernement du Canada	**613 $**	**634 $**	428 $	466 $
Obligations de la Fiducie du Canada pour l'habitation	**385**	**399**	132	138
Obligations de la Société canadienne d'hypothèques et de logement	**273**	**286**	166	178
	1 271 $	**1 319 $**	726 $	782 $

Les placements à long terme arriveront à échéance au cours des cinq prochains exercices. Les variations des taux d'intérêt peuvent influer sur la valeur marchande de ces placements. Le rendement réel de ces placements a été de 4,51% au cours de l'exercice (5,25% en 2002).

5. Immobilisations

	2003			2002		
	Coût	**Amortissement cumulé**	**Net**	Coût	Amortissement cumulé	Net
	(en milliers de dollars)			(en milliers de dollars)		
Bâtiments	**275 $**	**142 $**	**133 $**	228 $	122 $	106 $
Bateaux-pilotes	**4 723**	**1 311**	**3 412**	1 306	1 203	103
Matériel						
- communication et autre	**698**	**666**	**32**	698	647	51
- informatique	**271**	**265**	**6**	271	260	11
Améliorations locatives	**54**	**23**	**31**	48	17	31
Travaux en cours – Installations de mise à l'eau	**–**	**–**	**–**	3 246	–	3 246
	6 021 $	**2 407 $**	**3 614 $**	5 797 $	2 249 $	3 548

6. Prêts bancaires

	2003	2002
L'Administration a obtenu en mars 2002 un prêt à taux fixe de 1,0 million de dollars pour financer la construction d'une installation de mise à l'eau. Ce prêt vient à échéance en 2006 et le taux d'intérêt est de 5,87%. Les remboursements du principal sont calculés sur une période d'amortissement de 4 ans. En 2003, l'Administration a effectué des remboursements du principal totalisant 238 773 $.	**591 102 $**	829 875 $
L'Administration a obtenu en novembre 2002 un prêt à taux variable de la construction d'une 500 000 $ pour financer installation de mise à l'eau. Ce prêt venait à échéance en 2007 et le taux d'intérêt était le taux préférentiel moins 0,5 %. En 2003, l'Administration a remboursé la totalité de ce prêt sans pénalité pécuniaire.	–	491 667
	591 102	1 321 542
Moins la tranche à court terme	**253 170**	339 000
	337 932 $	982 542 $

Le prêt n'est pas garanti, mais l'Administration s'est engagée à ne pas donner d'actifs en garantie à d'autres parties.

Au 31 décembre 2003, les remboursements du principal sur ce prêt s'établissent comme suit:

2004	**253 000 $**
2005	**268 000**
2006	**70 000**
	591 000 $

7. Régime de retraite

Le Régime de pensions de retraite de la fonction publique oblige l'Administration à y contribuer. Elle verse 2,14 $ pour chaque dollar cotisé par l'employé. Si le salaire annuel de l'employé est supérieur à 100 100 $, l'employeur doit verser 15,00 $ pour chaque dollar versé par l'employé pour la part du salaire annuel de l'employé qui est supérieure à 100 100 $. Voici les cotisations versées au Régime au cours de l'exercice:

	2003 (en milliers de dollars)	2002 (en milliers de dollars)
Administration	**911**	721
Employés	**250**	221

8. Indemnités de cessation d'emploi

L'Administration verse des indemnités de cessation d'emploi à ses employés. Ce régime n'étant pas provisionné, il ne détient aucun actif. Cela entraîne donc un déficit égal à l'obligation contractée au titre des indemnités constituées. Voici l'information à propos de ce régime:

	2003	2002
Obligation au titre des prestations constituées, début de l'exercice	**1 071 $**	991 $
Charges de l'exercice	**107**	114
Indemnités versées au cours de l'exercice	**(46)**	(34)
Obligation au titre des prestations constituées, fin de l'exercice	**1 132 $**	1 071 $
Tranche à court terme	**136 $**	130 $
Tranche à long terme	**996**	941
	1 132 $	1 071 $

9. Opérations entre apparentés

L'Administration est liée par propriété commune à tous les ministères, organismes et sociétés d'État du gouvernement du Canada. Elle effectue des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités.

10. Engagements

L'Administration a une obligation découlant d'un contrat de location-exploitation à long terme de locaux de bureaux de 71 000 $ par année jusqu'au 31 décembre 2004, et de 82 000 $ par année jusqu'au 31 décembre 2009. Selon le contrat, l'Administration assume aussi une portion des coûts annuels d'exploitation, d'une valeur estimative de 45 000 $ pour 2004.

L'Administration a une obligation découlant d'un contrat de location d'un véhicule de 6 000 $ par année jusqu'au 26 décembre 2005.

Photo: Dave Roels

Figure 8

Résumé financier historique

(En milliers de dollars)

	Réel 1999	Réel 2000	Réel 2001	Réel 2002	**Réel 2003**	*Budget 2004*	*Prévisions 2004*
RÉSULTATS FINANCIERS							
Recettes	39 106 $	41 702 $	40 290 $	40 590 $	**43 760 $**	*43 990 $*	*44 100 $*
Dépenses	38 781 $	42 120 $	40 851 $	39 968 $	**42 047 $**	*42 915 $*	*44 400 $*
Excédent (déficit) net	325 $	(418 $)	(561 $)	622 $	**1 713 $**	*1 075 $*	*(300 $)*
SITUATION FINANCIÈRE							
Actif à court terme	6 618 $	6 185 $	4 927 $	5 675 $	**6 767 $**	*6 543 $*	*5 700 $*
Passif à court terme	3 503 $	3 590 $	3 428 $	4 041 $	**4 621 $**	*3 600 $*	*4 100 $*
Fonds de roulement	3 115 $	2 595 $	1 499 $	1 634 $	**2 146 $**	*2 943 $*	*1 600 $*
IMMOBILISATIONS - MONTANT NET							
	556 $	621 $	1 637 $	3 548 $	**3 614 $**	*4 240 $*	*4 240 $*

Indicateurs opérationnels (réels)

	Réel 1999	Réel 2000	Réel 2001	Réel 2002	**Réel 2003**	*Budget 2004*	*Prévisions 2004*
NOMBRE MOYEN DE PILOTES							
Côte	107	104	106	101	**100**	*100*	*100*
Fleuve Fraser	7	8	8	8	**9**	*10*	*10*
NOMBRE D'AFFECTATIONS							
Côte	12 590	13 256	12 037	11 194	**11 393**	*11 300*	*11 300*
Fleuve Fraser	1 186	1 329	1 398	1 461	**1 559**	*1 500*	*1 500*
REVENU DE PILOTAGE MOYEN PAR AFFECTATION (MONTANT RÉEL)							
Côte	2 217 $	2 238 $	2 381 $	2 518 $	**2 683 $**	*2 650 $*	*2 669 $*
Fleuve Fraser	1 416 $	1 443 $	1 428 $	1 533 $	**1 664 $**	*1 680 $*	*1 674 $*